Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8932**

18. Wahlperiode 23.06.2016

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Oliver Krischer, Herbert Behrens, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch, Stephan Kühn (Dresden), Jan van Aken, Luise Amtsberg, Kerstin Andreae, Annalena Baerbock, Marieluise Beck (Bremen), Volker Beck (Köln), Karin Binder, Matthias W. Birkwald, Heidrun Bluhm, Dr. Franziska Brantner, Agnieszka Brugger, Christine Buchholz, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Sevim Dağdelen, Dr. Diether Dehm, Ekin Deligöz, Katja Dörner, Katharina Dröge, Harald Ebner, Klaus Ernst, Dr. Thomas Gambke, Matthias Gastel, Wolfgang Gehrcke, Kai Gehring, Nicole Gohlke, Katrin Göring-Eckardt, Annette Groth, Dr. Gregor Gysi, Heike Hänsel, Dr. André Hahn, Anja Hajduk, Britta Haßelmann, Dr. Rosemarie Hein, Inge Höger, Bärbel Höhn, Andrej Hunko, Sigrid Hupach, Dieter Janecek, Ulla Jelpke, Susanna Karawanskij, Kerstin Kassner, Uwe Kekeritz, Katja Keul, Sven-Christian Kindler, Katja Kipping, Maria Klein-Schmeink, Tom Koenigs, Jan Korte, Sylvia Kotting-Uhl, Jutta Krellmann, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Katrin Kunert, Markus Kurth, Caren Lay, Monika Lazar, Sabine Leidig, Steffi Lemke, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Stefan Liebich, Dr. Tobias Lindner, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Birgit Menz, Irene Mihalic, Cornelia Möhring, Niema Movassat, Norbert Müller (Potsdam), Beate Müller-Gemmeke, Özcan Mutlu, Dr. Alexander S. Neu, Thomas Nord, Dr. Konstantin von Notz, Omid Nouripour, Cem Özdemir, Friedrich Ostendorff, Lisa Paus, Harald Petzold (Havelland), Brigitte Pothmer, Martina Renner, Tabea Rößner, Claudia Roth (Augsburg), Corinna Rüffer, Manuel Sarrazin, Elisabeth Scharfenberg, Ulle Schauws, Dr. Gerhard Schick, Michael Schlecht, Dr. Frithjof Schmidt, Kordula Schulz-Asche, Dr. Petra Sitte, Kersten Steinke, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Hans-Christian Ströbele, Dr. Kirsten Tackmann, Azize Tank, Frank Tempel, Dr. Harald Terpe, Markus Tressel, Jürgen Trittin, Dr. Axel Troost, Alexander Ulrich, Dr. Julia Verlinden, Kathrin Vogler, Doris Wagner, Beate Walter-Rosenheimer, Harald Weinberg, Katrin Werner, Dr. Valerie Wilms, Birgit Wöllert, Jörn Wunderlich, Hubertus Zdebel, Sabine Zimmermann (Zwickau), Pia Zimmermann
– Drucksache 18/8273 –

Einsetzung eines Untersuchungsausschusses

A. Problem

Mit dem Antrag begehren die Antragsteller die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses, der das Auseinanderfallen der von Kraftfahrzeugherstellern angegebenen bzw. bei der Typenzulassung ermittelten Kraftstoffverbräuche und Auspuffemissionen und der im Realbetrieb auftretenden Kraftstoffverbräuche und Auspuffemissionen sowie die Verwendung von Abschalteinrichtungen oder sonstigen technischen, elektronischen oder sonstigen Vorrichtungen zur Einflussnahme auf das Emissionsverhalten der Fahrzeuge aufklären soll.

B. Lösung

Annahme des Antrags in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen der CDU/CSU und SPD.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag auf Drucksache 18/8273 mit folgender Maßgabe, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Abschnitt B. wird wie folgt gefasst:

„I. Der Untersuchungsausschuss soll für den Zeitraum seit dem 20. Juni 2007 – unter Einbeziehung von durch den gemäß Beschluss (EU) 2016/34 vom 17. Dezember 2015 vom Europäischen Parlament eingesetzten Untersuchungsausschuss gegebenenfalls gewonnenen Erkenntnissen – Hintergründe und Umstände zum Auseinanderfallen der von den Kraftfahrzeugherstellern angegebenen, bzw. bei der Typengenehmigung ermittelten, Kraftstoffverbräuche und Auspuffemissionen von Kraftfahrzeugen (Kfz) und den tatsächlichen, im Realbetrieb auftretenden Kraftstoffverbräuche (Realbetriebsverbräuche) und der tatsächlichen, im Realbetrieb auftretenden Auspuffemissionen (Realbetriebsemissionen) und zur Verwendung von Abschalteinrichtungen oder sonstigen technischen, elektronischen oder sonstigen Vorrichtungen zur Einflussnahme auf das Emissionsverhalten der Fahrzeuge aufklären:

1. Gab es im Untersuchungszeitraum Anhaltspunkte für oder Hinweise an die Bundesregierung, dass die Angaben von Kfz-Herstellern zum Kraftstoffverbrauch und zu Auspuffemissionen nicht mit dem Realbetriebsverbrauch und den Realbetriebsemissionen der Kfz übereinstimmen, und gab es Hinweise auf Ursachen dafür?

2. Was hat die Bundesregierung mit welchem Ergebnis aufgrund von eventuellen zu 1. bezeichneten Anhaltspunkten oder Hinweisen im Untersuchungszeitraum veranlasst?

3. Welche Auswirkungen auf Leben und Gesundheit der Bevölkerung, auf die Umwelt, das Klima, auf den Schutz der Verbraucher und auf die Kfz-Steuereinnahmen infolge von Abweichungen zwischen Kfz-Herstellerangaben zu Stickoxid-Emissionen (Stickoxid: NOx) und sonstigen Emissionen von Dieselfahrzeugen und den Stickoxid-(NOx)-Realbetriebsemissionen und sonstigen Realbetriebsemissionen von Dieselfahrzeugen waren bekannt, und was hat die Bundesregierung insoweit veranlasst und gegebenenfalls zur Abhilfe unternommen?

4. Lagen der Bundesregierung (insbesondere den für Verkehr, Wirtschaft, Umwelt und Justiz zuständigen Bundesministerien sowie dem Bundeskanzleramt) oder damit befassten Bundesbehörden (insbesondere dem KBA, der BASt und dem UBA) im Untersuchungszeitraum Hinweise oder Kenntnisse bezüglich strafbarer oder möglicherweise sonst unzulässiger Handlungen [Prüfvorgänge, Vorermittlungen, Ermittlungen der Strafverfolgungsbehörden, interne Ermittlungen in den bestimmten Unternehmen (Kfz-Hersteller und ihre Zulieferer), auf die sich die Hinweise oder (möglichen) Kenntnisse beziehen] jeweils welchen Inhalts in Bezug auf

   a) angebliche technische Manipulationen mit Wirkung auf die Messung geringerer als tatsächlicher Auspuffemissionen und von geringerem als dem tatsächlichen (Realbetriebs-)Kraftstoffverbrauch von Kfz und

b) Abweichungen zwischen Kfz-Herstellerangaben zu Kraftstoffverbrauch und Emissionen und tatsächlichem Kraftstoffverbrauch und tatsächlichen Emissionen von PKW

vor, und welche Kenntnisse hätten die Bundesregierung und/oder damit befasste Bundesbehörden diesbezüglich haben können?

5. Welche Kontakte mit und gegebenenfalls welche Einflussnahmen von Kfz-Herstellern und ihren Verbänden gab es auf die Implementierung und Weiterentwicklung der Verordnung – VO – (EG) Nr. 715/2007 vom 20. Juni 2007 und der Richtlinie – RL – 2007/46/EG vom 5. September 2007, auf die Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften durch die Bundesregierung, gegenüber der Bundesregierung und Prüfinstitutionen im Hinblick auf die Feststellung/Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen von Kfz?

II. Der Ausschuss soll dabei im Einzelnen insbesondere klären:

1. Wie wurden die Vorschriften der Europäischen Union betreffend die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen, insbesondere die in B. I. 5. genannten Vorschriften, in Bezug auf die Feststellung und Messung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen sowie den Zugang zu für Prüfzwecke erforderlichen Informationen implementiert, überwacht und durchgesetzt?

   a) Wurden die Vorgaben zur Schaffung von Sanktionen (Artikel 13 der VO (EG) Nr. 715/2007 und Artikel 46 der RL 2007/46/EG) – und wenn ja wann und auf welche Weise – in deutsches Recht umgesetzt?

   b) Welche konkreten Aufgaben und Funktionen nahmen welche Stellen (zum Beispiel staatliche Stellen oder beauftrage Dritte, insbesondere das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und die technischen Prüfdienste) bei der Typengenehmigung, bei Konformitätsprüfungen oder sonstigen Nachkontrollen und vergleichbaren Überprüfungen von Abgaswerten von Dieselfahrzeugen wahr, was wurde von wem geprüft, wie wurden Prüfungen durchgeführt und durch welche Stellen erfolgten Weisungen an die technischen Prüfdienste oder das KBA sowie deren Kontrolle und die Kontrollen der Prüfungsergebnisse?

   c) Lagen den zuständigen Behörden bzw. Prüfdiensten alle für die Durchführung der Prüfungen erforderlichen Informationen vor, hatten sie beispielsweise tatsächliche Überprüfungsmöglichkeiten der Motorsteuerung und damit die tatsächliche Möglichkeit, Programme zur Zykluserkennung zu erkennen und zu überprüfen, und sind sämtliche technischen, elektronischen oder sonstigen Vorrichtungen zur Einflussnahme auf das Emissionsverhalten der Fahrzeuge bei diesen Prüfungen erfasst worden?

      Wie wurde das Verbot von Abschalteinrichtungen und sonstigen technischen, elektronischen oder sonstigen Vorrichtungen zur Einflussnahme auf das Emissionsverhalten der Fahrzeuge implementiert, überwacht und durchgesetzt, welche erforderlichen Maßnahmen wurden getroffen?

   d) Bestanden irgendwelche, insbesondere rechtlichen, technischen, finanziellen oder personellen Hindernisse, die dazu geführt haben, dass eine Feststellung von Abschalteinrichtungen oder sonstigen technischen, elektronischen oder sonstigen Vorrichtungen zur Einflussnahme auf das Emissionsverhalten der Fahrzeuge bei der Typengenehmigung oder der Abgasnachprüfung durch die zuständigen Stellen nicht erfolgte?

Waren eventuelle Hindernisse den zuständigen staatlichen Stellen bekannt, und wenn ja, seit wann, und welche Maßnahmen wurden gegebenenfalls von den verantwortlichen staatlichen Stellen nach einem Bekanntwerden von Hindernissen ergriffen?

e) Welche Position hat die Bundesregierung auf EU-Ebene zur Weiterentwicklung und Anpassung des europäischen Rechts bezüglich der Kfz-Emissionen aus welchen Gründen und gegebenenfalls unter welcher Einflussnahme vertreten?

2. Welche Erkenntnisse zu den in B. I. genannten Hintergründen und Umständen (insbesondere zum Auseinanderfallen der von den Kraftfahrzeugherstellern angegebenen, bzw. bei der Typengenehmigung ermittelten, Kraftstoffverbräuche und Auspuffemissionen und den Realbetriebsverbräuchen und Realbetriebsemissionen und der Verwendung von Abschalteinrichtungen oder sonstigen technischen, elektronischen oder sonstigen Vorrichtungen zur Einflussnahme auf das Emissionsverhalten der Fahrzeuge) lagen der Bundesregierung (insbesondere den für Verkehr, Wirtschaft und Umwelt zuständigen Bundesministerien sowie dem Bundeskanzleramt) oder damit befassten Bundesbehörden (insbesondere dem KBA, der BASt und dem UBA) wann vor, und welche Konsequenzen wurden daraus gezogen?

a) Welche Vorkehrungen oder Maßnahmen haben Stellen des Bundes ergriffen oder veranlasst, um gegebenenfalls das Ausmaß festzustellen und dies zu unterbinden?

Inwieweit, bis wann, weshalb und durch welche Einflussnahmen unterblieb dies gegebenenfalls?

b) Mit welchen Akteuren und Personen, insbesondere Prüforganisationen, Verbänden, aus Wissenschaft sowie Fahrzeugherstellern und deren Zulieferern, tauschten die Bundesregierung (insbesondere die für Verkehr, Wirtschaft und Umwelt zuständigen Bundesministerien sowie das Bundeskanzleramt) oder damit befasste Bundesbehörden (insbesondere das KBA, die BASt und das UBA) seit wann regelmäßig oder vereinzelt Informationen aus, oder führten sie Gespräche zu dem Thema der erhöhten Abgaswerte im realen Betrieb gegenüber den bei der Typengenehmigung ermittelten Abgaswerten von Dieselfahrzeugen?

c) Lagen der Bundesregierung (insbesondere den für Verkehr, Umwelt und Wirtschaft zuständigen Bundesministerien sowie dem Bundeskanzleramt) oder damit befassten Bundesbehörden (insbesondere dem KBA, der BASt und dem UBA) Informationen, eigene Erkenntnisse darüber oder Hinweise Dritter vor (auch von Fahrzeugherstellern oder anderen, an der Entwicklung von Fahrzeugen beteiligten Firmen, Prüfdiensten, Verbänden, der Wissenschaft oder anderen Institutionen), dass technische, elektronische oder sonstige Vorrichtungen zur Einflussnahme auf die Schadstoffreinigung in Dieselfahrzeugen (insbesondere zur Verwendung von Abschalteinrichtungen oder Programmen zur Fahrzykluserkennung) verbaut sein könnten?

d) Welche Möglichkeit bestand für die technischen Prüfdienste, das KBA, sonstige öffentliche Stellen oder beauftragte Dritte, Einblicke in die Motorsteuerung und die dort installierte Software der Fahrzeuge zu erhalten, und wie wurde eine solche Möglichkeit gegebenenfalls genutzt, und welche Maßnahmen haben die vorgenannten Stellen aufgrund gewonnener Erkenntnisse ergriffen?

Aus welchem Grund und aufgrund welcher Einflussnahme oder Entscheidung wurden geeignete Maßnahmen gegebenenfalls nicht ergriffen?

e) Welche Vorkehrungen oder Maßnahmen haben Stellen des Bundes ergriffen oder veranlasst, um gegebenenfalls das Ausmaß der herstellerseitigen Verwendung von Vorrichtungen zur Einflussnahme auf die Schadstoffreinigung festzustellen und die Verwendung dieser Vorrichtungen zu unterbinden?

Inwieweit, bis wann, weshalb und durch welche Einflussnahmen unterblieb dies gegebenenfalls?

f) Welche Informationen lagen der Bundesregierung (insbesondere den für Verkehr, Wirtschaft, Umwelt und Auswärtiges zuständigen Bundesministerien sowie dem Bundeskanzleramt) oder damit befassten Bundesbehörden (insbesondere dem KBA, der BASt und dem UBA) seit wann vor, die auf gesundheitliche Beeinträchtigungen und Gefahren für die Umwelt durch verkehrsbedingte NOx-Emissionen sowie die Überschreitung von NOx-Grenzwerten hinwiesen, und welche Maßnahmen wurden hinsichtlich der Typengenehmigung oder der Nachkontrollen von Diesel-PKW ergriffen?

3. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus dem Bekanntwerden der Überschreitung von Abgasgrenzwerten eines deutschen Herstellers in den USA und aus den Untersuchungsergebnissen des International Council on Clean Transportation (ICCT) gezogen, welche Verantwortlichkeiten bestanden hierbei, und welchen konkreten Untersuchungsauftrag erteilte die Bundesregierung für die „Untersuchungskommission Volkswagen“, und welche konkreten Erkenntnisse hat diese gewonnen und welche Konsequenzen daraus gezogen? Hierzu soll der Ausschuss im Einzelnen klären:

a) Wann, in welcher Weise, durch wen und wie haben die Bundesregierung (insbesondere die für Verkehr, Wirtschaft, Umwelt und Auswärtiges zuständigen Bundesministerien sowie das Bundeskanzleramt) oder damit befasste Bundesbehörden (insbesondere das KBA, die BASt und das UBA) Kenntnis von den Vorwürfen des California Air Resources Board (CARB) und der United States Environmental Protection Agency (EPA) erhalten, wann erfolgte ein Erkenntnisaustausch mit diesen Behörden, der Regierung der USA, anderen Staaten, der EU-Kommission sowie innerhalb der Bundesregierung, der zuständigen Bundesbehörden und nachgeordneter Stellen, und welche Maßnahmen wurden daraufhin ergriffen?

b) Wann hat welche Stelle nach dem Zeitpunkt des Bekanntwerdens der Abgasmanipulation eines Herstellers weitere Untersuchungen und Nachprüfungen zu Abgaswerten von bereits zugelassenen Diesel-PKW in Auftrag gegeben, durch welche konkreten Erkenntnisse und Ziele waren die jeweiligen Untersuchungsaufträge veranlasst, was umfasste der jeweilige Auftrag, und nach welchen Kriterien erfolgte die Auswahl der überprüften Fahrzeuge?

c) Welche Weisungen zu diesen Überprüfungen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dem KBA erteilt, gegebenenfalls wann sowie in welcher Form?

d) Wurden andere Institutionen wie die DEKRA oder der TÜV mit Untersuchungen beauftragt, gab es hierzu Angebote derselben oder einen Austausch innerhalb dieser Prüfdienste oder mit der Bundesregierung (insbesondere den für Verkehr, Wirtschaft und Umwelt zuständigen Bundesministerien sowie dem Bundeskanzleramt) oder damit befassten Bundesbehörden (insbesondere dem KBA, der BASt und dem UBA)?

e) Wann und welchen Stellen (z. B. technischen Prüfdiensten, dem KBA, der „Untersuchungskommission Volkswagen“) gegenüber wurden die Erkenntnisse über die Motorsoftware von PKW-Herstellern, bei denen sich Abweichungen der im realen Fahrbetrieb auftretenden Stickoxidwerte von den nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ermittelten Stickoxid-Laborprüfwerten ergeben haben, offengelegt, bzw. von welcher Stelle wurden Informationen hierzu angefordert, wurden hieraus weitere Erkenntnisse gewonnen, und wann wurden welche Maßnahmen hieraufhin von welcher (oben genannten) Stelle eingeleitet?

f) Durch welche Maßnahmen und Initiativen hat die Bundesregierung seit Bekanntwerden der Abgasmanipulation eines deutschen Herstellers im September 2015 an der Aufklärung dieser Manipulationen mitgewirkt sowie die Öffentlichkeit und den Deutschen Bundestag frühzeitig und umfassend informiert?

g) Inwieweit wurden die Halter von manipulierten Fahrzeugen von der Bundesregierung bei der Durchsetzung ihrer Interessen unterstützt, und inwiefern setzte sich die Bundesregierung für eine Gleichbehandlung der betroffenen Fahrzeughalter in Deutschland analog zu den Fahrzeughaltern in den USA ein?

h) Inwieweit hat die Bundesregierung eventuelle Verstöße gegen europäisches und deutsches Recht bei der Typengenehmigung, die sich durch erhöhte Emissionen, insbesondere von NOx, im realen Betrieb äußern, festgestellt und seit Bekanntwerden der Manipulationen versucht abzustellen und zu sanktionieren?

i) Was war der konkrete Untersuchungsauftrag der „Untersuchungskommission Volkswagen“, wer hat diesen warum so festgelegt, wie kam es zu der personellen Besetzung der Kommission, und wie erfolgte die Auswahl der zu untersuchenden Fahrzeuge?

j) Welche Informationen wurden warum herangezogen, welcher weitere externe Sachverstand und welche Behörden, Institutionen und Verbände wurden warum eingebunden bzw. nicht eingebunden?

k) Aus welchen Tätigkeiten bestand die Arbeit der Untersuchungskommission?

Wer wurde mit welchen Untersuchungen (insbesondere Abgasmessungen) beauftragt und wer hat welche im Bericht der Kommission erwähnten Untersuchungen und Abgasmessungen durchgeführt?

l) Was wurde konkret wie untersucht, gab es interne zeitliche Vorgaben beispielsweise für Untersuchungen, Berichte, Zwischenberichte oder den Abschluss der Untersuchungen?

m) Welche Ergebnisse hatten die Untersuchungen und (Abgas-)Messungen, die im Rahmen der „Untersuchungskommission Volkswagen“ durchgeführt wurden?

n) Wem wurden diese wann zur Kenntnis gegeben, wie haben sich Fahrzeughersteller und Zulieferer dazu gegebenenfalls geäußert, und fanden Gespräche oder Abstimmungen mit Herstellern, Zulieferern von Bauteilen und/oder dem Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) statt, wenn ja, mit welchem Inhalt, und welche Maßnahmen wurden daraufhin ergriffen, und welche Auswirkungen hatten diese auf Ergebnisse der Untersuchungen oder den Bericht der Untersuchungskommission?

o) Wurden Äußerungen, Ankündigungen und/oder Zugeständnisse von Herstellern durch die „Untersuchungskommission Volkswagen“ oder Teile derselben überprüft (z. B. auf Plausibilität und Wirksamkeit) und/oder bewertet, und wenn ja, wie?

p) Welche Erkenntnisse hat die Untersuchungskommission gewinnen können, welche Zwischenergebnisse und Ergebnisse hat die Untersuchungskommission?

q) Sind die Schlussfolgerungen oder Empfehlungen der Untersuchungskommission ausreichend dafür, zukünftig erhebliche Überschreitungen von Abgasemissionen im realen Fahrbetrieb gegenüber den bei der Typengenehmigung angegebenen zu verhindern?

III. Der Untersuchungsausschuss soll schließlich klären,

welche rechtlichen (nationalen/im Rahmen der Europäischen Union) und tatsächlichen Konsequenzen aus der Aufklärung des Untersuchungsgegenstandes gegebenenfalls gezogen werden sollten, insbesondere im Hinblick auf

1. den Schutz von Leben und Gesundheit der Bevölkerung,
2. den Schutz der Umwelt und auf die Erreichung der Klimaziele,
3. den Schutz der Verbraucher und ihre Rechtsstellung und auf die Herstellerverantwortung,
4. die Organisation und Strukturierung der Überprüfung der Einhaltung von Abgasgrenzwerten für Kfz.“

Berlin, den 23. Juni 2016

Der Ausschuss für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung

Dr. Johann Wadephul
Vorsitzender

Dr. Hans-Peter Uhl
Berichterstatter

Dirk Wiese
Berichterstatter

Herbert Behrens
Berichterstatter

Oliver Krischer
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Dr. Hans-Peter Uhl, Dirk Wiese, Herbert Behrens und Oliver Krischer

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 18/8273** auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses in seiner 171. Sitzung am 13. Mai 2016 beraten und an den Ausschuss für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuss) überwiesen.

II. Beratungsverlauf und Begründung der Änderungsmaßgabe

Der Antrag ist im Ausschuss und insbesondere in Gesprächen auf der Ebene der Berichterstatter eingehend beraten worden. Dabei wurden vornehmlich die verfassungsrechtlichen Grenzen des Untersuchungsrechts des Deutschen Bundestages erörtert. Der Deutsche Bundestag darf einen Untersuchungsausschuss nur im Rahmen des verfassungsrechtlich Zulässigen einsetzen. Aus diesem Grund wird der Untersuchungsgegenstand durch die empfohlene Änderung konkretisiert. Der Fokus der Untersuchung soll nunmehr auf der Kenntnis und dem Verhalten der Bundesregierung und der ihr nachgeordneten Bundesbehörden liegen. Die unmittelbare Untersuchung rein privater Sachverhalte – wie sie der Antrag in seiner ursprünglichen Fassung bei einer weiten Lesart gestattet hätte – begegnet gewichtigen verfassungsrechtlichen Bedenken (siehe dazu z. B. Klein, in: Maunz/Dürig [Hrsg.], GG, Artikel 44 Rn. 121 f.; Waldhoff, in: ders./Gärditz [Hrsg.], PUAG, 2015, § 1 Rn. 68). Diese werden durch die empfohlenen Änderungen ausgeräumt.

Der **Ausschuss für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung** empfiehlt die Annahme des Antrags in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen der CDU/CSU und SPD.

Berlin, den 23. Juni 2016

Dr. Hans-Peter Uhl
Berichterstatter

Dirk Wiese
Berichterstatter

Herbert Behrens
Berichterstatter

Oliver Krischer
Berichterstatter



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333